

Projekt CROCODILE: Inteligentní doprava Evropy

„Jak chcete vládnout zemi, kde se vyrábí 246 druhů sýra?“ vystřihl bonmot před téměř 60 lety francouzský prezident Charles De Gaulle. A třebaže jich je ve skutečnosti téměř tisíc, dá se parafrázovat na dopravu v Evropě. Jak chcete plynule přejet celou EU, když je tu 27 států s téměř 450 miliony obyvateli?

Bylo potřeba vytvořit systém, který by řidičům poskytoval informace o silničním provozu a o mimořádných událostech v reálném čase a po celou dobu cesty po EU bez ohledu na stát, kde se právě nachází.

Proto vznikl projekt CROCODILE.



Tehdy a dnes

Dřív bylo cestování, byť jen kousek za hranice, neobyčejné.

Dřív se jezdilo ven s mapou a slovníčkem. V každé evropské zemi byly pro informační služby různé zdroje dat s různou strukturou. Bylo nutné začít odbourávat informační bariéry a poté nedostatky v informačních službách.

Dřív se říkalo, že je evropská dopravní síť naddimenzovaná, přesto se časem dostala na hranice svých kapacit. Jediný prostor, kde se dalo a dá něco vylepšit, je větší efektivita. Efektivně usměrňovat dopravní proud a jeho řízením. Mít aktuální, detailní a přesný pohled na situace v dopravním provozu (rychlost a hustota dopravního proudu, dopravní situace na konkrétním místě dopravní sítě, mimořádné události, nebezpečí – mlha, námraza...). Bylo potřeba vyvinout a sdílet inteligentní dopravní systémy (ITS) a zajistit návaznost mezi městy a regiony s okolními státy. Mít ucelený, vzájemně provázaný, ale především zcela inteligentní systém.

„A tak se evropská standardizace postarala o vznik společných datových formátů jako třeba DATEX II, projekt CROCODILE na tento krok navázal podporou jeho nasazením v zemích kolem nás,“ říká **Ing. Martin Pichl, Ph.D.**, vedoucí oddělení ITS a výzkumu, vývoje a inovací z Ministerstva dopravy ČR.



Inteligentní dopravní systémy

Nejprve byly ITS chápány ve velmi úzkém pojetí jako lepší výbava automobilů nebo jako úzce zaměřené aplikace (např. navádění na nejbližší volné parkoviště). Ale inteligentní dopravní systémy se nedají chápat pouze jako jednotlivá aplikace, ale jako komplexní rozsáhlý systém – takové řízení silničního provozu. Zahrnují široké spektrum aplikací, subsystémů a systémů s množinou služeb, které ale nebyly minulosti dostatečně propojené. Vznikaly tak problémy, jak je technicky koordinovat. Na tom ministerstva dopravy napříč Evropou pracovala roky.

Jedním z cílů je poskytovat informační služby různým uživatelským skupinám pro lepší informovanost – třeba jak naplánovat cestu z místa A do místa B různými druhy dopravy. Dopravní infrastruktura tak poskytuje informace o cestování v reálném čase a informace jsou šířeny různými distribučními kanály – prostřednictvím médií (rozhlasové vysílání), navigací v automobilech a kooperativní systémy ITS (*tedy systémy C-Roads, více o něm na stranách 90-93*).

Doba dopravní

A právě dostatečná informovanost řidičů – jak českých, tak i těch zahraničních – zaručuje bezpečný provoz. A tady nejlépe mluví tvrdá data.

V loňském roce bylo z celkového počtu dopravních nehod, jež měli na svědomí zahraniční řidiči, 10 % způsobených na dálnicích. V 59,5 % případů šlo o zavinění v důsledku nesprávného způsobu jízdy, ve 22 % případů byla nehoda zaviněna nedáním přednosti v jízdě. U dalších 16,9 % nehod šlo o nepřiměřenou rychlost. Pod vlivem alkoholu bylo způsobeno 6,9 % nehod a 1,6 % způsobilo nesprávné předjíždění.

V loňském roce zahraniční řidiči způsobili na území České republiky celkem 7689 dopravních nehod, při nichž 48 osob přišlo o život. To představuje téměř 9 % z celkového počtu obětí dopravních nehod za rok 2019. Podle Evropské komise existuje v rámci Evropské unie třikrát vyšší pravděpodobnost zahraničního řidiče spáchat přestupek než u domácího.

Autor: Jan Zelenka, Martin Macourek

Publikováno v časopisech 21. STOLETÍ, 23. 11. 2020, ENIGMA PLUS, 30. 11. 2020 a EPOCHÁLNÍ SVĚT, 7. 11. 2020